Deutscher Bundestag **Drucksache 16/4241**
16. Wahlperiode 31. 01. 2007

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dorothee Menzner, Lutz Heilmann, Dr. Gesine Lötzsch, Dr. Dietmar Bartsch, Heidrun Bluhm und der Fraktion DIE LINKE.

Sicherheit der Seeschifffahrt im Jade-Fahrwasser

Die Zahl großer Schiffe, die zukünftig im Jade-Fahrwasser infolge diverser Ausbaupläne (z. B. neuer Flüssiggas-Terminal, Jade-Weser-Port, Erweiterung des Chlorchemiewerks und der Ölraffinerie, zweiter Kraftwerksblock sowie Kohleimporte für das Hinterland) unterwegs sein werden, nimmt zu, und angesichts der jüngsten Containerschiffsgeneration, mit rund 10 000 Behältern an Bord, gewinnt Wilhelmshaven – der zurzeit noch einzige Tiefwasserhafen Deutschlands – an Bedeutung. Die Länder Niedersachsen und Bremen arbeiten an der Realisierung des Jade-Weser-Ports, wofür die Fahrrinne der Jade teilweise verlegt werden soll.

Gegenwärtig wird die vertiefte Fahrrinne des Jade-Fahrwassers mit 300 Metern Breite angegeben. Bei mittlerem Springtide-Niedrigwasser hat sie 18 Meter Solltiefe (Seekartenangabe). Außerhalb der vertieften Fahrrinne liegt die Wassertiefe des Jade-Fahrwassers zwischen 6,5 und 30 Metern unter Seekartennull (SKN). Für das Jade-Fahrwasser gelten gemäß der Bekanntmachung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest (WSD) u. a. Begegnungs- und Überholverbote. So besteht ein absolutes Begegnungs- und Überholverbot untereinander für Fahrzeuge, die auf die Trasse angewiesen sind.

Für große Schiffe, die gezwungen sind, die vertiefte Fahrrinne zu nutzen, besteht ein Begegnungs- und Überholverbot. Nur kleine Schiffe mit weniger als acht Meter Tiefgang dürfen das Jade-Fahrwasser ohne Lotsen befahren (Weser/Jade Lotsverordnung, § 6 Abs. 2), und für alle Schiffe gilt, sich steuerbords „so nahe am äußeren Rand des Fahrwassers“ zu halten, „wie dies ohne Gefahr möglich ist“ (Verordnung zu den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See, Anlage zu § 1 Regel 9).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wurde für die im Zuge des Baus des Jade-Weser-Ports geplante Verlegung des Jade-Fahrwassers eine sachgemäße Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt, und wenn ja, welches Ergebnis hatte diese sowohl für den Fall der Durchführung der geplanten Fahrrinnenanpassungen an Unter- und Außenelbe sowie Außenweser als auch ohne diese Fahrrinnenanpassungen?

2. Wurde im Zusammenhang mit der geplanten Verlegung der Jade-Fahrrinne eine naturschutzfachliche Untersuchung durchgeführt?

   Wenn ja, welches Ergebnis hatte diese Untersuchung, und wo sind diese Ergebnisse einzusehen?

   Wenn nein, warum nicht?

3. Trifft es zu, dass die zuständige Bergbaubehörde genehmigt hat, dass der Bausand für das Terminal des Jade-Weser-Ports überwiegend aus der unmittelbaren Nachbarschaft des aufzuspülenden Hafenkörpers entnommen werden soll?

4. Können beim Aufspülen des Hafenterminals die durch das Ausbaggern der bestehenden Fahrrinne anfallenden Sande verwendet und somit Eingriffe in die Natur verringert werden?

   Wenn ja, für welche Mengen an Bausand ist dies geplant?

   Wenn nein, warum nicht, und was soll mit den ausgebaggerten Sanden geschehen?

5. Wie viele Schiffe, die in den Jahren 2004, 2005 und 2006 das Jade-Fahrwasser befahren haben, hatten jeweils einen Tiefgang

   a) unter 15 Meter,

   b) zwischen 15 und 16 Metern,

   c) zwischen 16 und 17 Metern,

   d) zwischen 17 und 18 Metern,

   e) von mehr als 18 Metern?

6. Welche einem Tidefahrplan entsprechenden Regelungen gelten im Jade-Fahrwasser auf der Basis der Trassen-Solltiefen für tideabhängige Schiffsgrößen

   a) für landwärts fahrende Schiffe bis 19 Meter Tiefgang,

   b) für seewärts fahrende Schiffe bis 18 Meter Tiefgang?

7. Wie oft wurden – jeweils in den Jahren 2004, 2005 und 2006 – in der vertieften Fahrrinne des Jade-Fahrwassers Minderungen der Solltiefe (18 Meter unter Seekartennull) festgestellt, über welche Zeiträume dauerten die Minderungen der Solltiefe durchschnittlich an, und in welchem Umfange war es in diesen Jahren jeweils möglich, die Minderungen von Solltiefen zu beseitigen?

8. Welche Anteile haben flächenmäßige Mindertiefen an der Gesamtzahl der festgestellten Mindertiefen an der vertieften Fahrrinne des Jade-Fahrwassers?

9. Mit welchen Maßnahmen und Verfahrensabläufen wird gewährleistet, die für den Unterhalt des Fahrwassers amtlich festgelegte Trassen-Solltiefe von 18 Metern unter Seekartennull durchweg einzuhalten und gemessene Mindertiefen gegebenenfalls kurzfristig – also binnen einer Woche – zu beseitigen?

   a) Zu welchen Anteilen wurden in den vergangenen vier Kalenderjahren einerseits vereinzelt auftretende, andererseits flächenmäßig ausgebreitete Mindertiefen festgestellt und beseitigt?

   b) Wie hoch lässt man Mindertiefen aufwachsen, ehe sie bebaggert werden?

   c) Welches Höchstmaß an Mindertiefen ist bereits mehr als einmal aufgetreten?

   d) Werden Mindertiefen durch Bebaggerungen in aller Regel wieder vollständig zurück auf Solltiefe gebracht?

   e) Welches Maß an Mindertiefen wurde in den vergangenen vier Kalenderjahren jeweils über Zeiträume von mehr als einer Woche in Kauf genommen?

10. Bis zu welchem Tiefgang können Schiffe die Trasse bei normaler Tide-Niedrigwasserphase (MSpTNW) unter Berücksichtigung der aktuellen Peilpläne befahren?

11. Mit welchen Maßnahmen wird in den einzelnen Trassenabschnitten gewährleistet, die Trassensohle von 18 Metern unter Seekartennull durchgängig auf 300 Meter Breite zu halten?

    a) Welche Sohlbreiten werden in den einzelnen Trassenabschnitten vorgehalten?

    b) Welche Sediment-Aufhöhungen über Solltiefe haben sich möglicherweise in Seitenstreifen der Trasse, die nicht mehr unterhalten werden, eingestellt?

    c) Wie wurden und werden die Trassenverengungen allen an der Schifffahrt Beteiligten bekannt gemacht?

    d) Wie viele Kubikmeter Sandeinschwemmung müssten aus der Trasse gebaggert werden, bevor ein Tanker mit 18,99 m Tiefgang Jade-aufwärts bis zur Nordwestdeutschen Ölleitungsgesellschaft (NWO) fahren kann?

    e) Wie viel Baggerzeit wird veranschlagt, bis die Trasse gegebenenfalls wieder auf Seekarten-Solltiefe und -breite ausgehoben ist?

12. Welche Sicherheit hat ein Schiffsführer hinsichtlich der Seekartenangaben, wenn bei normalem Tide-Niedrigwasserstand pflichtgemäß so nahe wie möglich am äußeren rechten Rand des Jade-Fahrwassers gefahren werden muss?

13. Wie und in welchen der hydromorphologischen Dynamik entsprechenden Zeitabständen werden die in den Seekarten verzeichneten Tiefenangaben in den rund 150 Meter breiten Seitenstreifen des Jade-Fahrwassers kontrolliert?

    a) Wie oft sind Kontrollpeilungen zur Erfassung der für die Schifffahrt relevanten morphologischen Veränderungen erforderlich?

    b) Welche Anzahl von Kontrollpeilungen wurde in welchen Zeitabständen in den letzen drei Jahren durchgeführt?

    c) Welche Kommunikationswege (Nachrichten und Bekanntmachungen für Seefahrer, Lagemeldung der Verkehrszentrale) werden genutzt, um Abweichungen von den Seekartenangaben bekannt zu machen?

14. Welcher maximale Tiefgang ist bei normalem Tide-Niedrigwasser für Schiffe zulässig, die außerhalb der Trasse des Jade-Fahrwassers fahren?

15. Ab welchem Tiefgang müssen Schiffe bei Normal-Niedrigwasser die Trasse des Jade-Fahrwassers benutzen?

16. Welche unterschiedlichen Streckenabschnitte auf der Jade gibt es, in denen das Begegnen und Überholen erlaubt bzw. in denen es wegen zu geringer Wassertiefen in den seitlichen Fahrwasserstreifen verboten ist (bitte mit Angabe der jeweiligen Streckenabschnitte)?

17. Welche Management-Vorkehrungen sind getroffen worden, um frühzeitig zu verhindern, dass sich Fahrzeuge in Streckenabschnitten begegnen oder überholen, in denen sie untereinander trassengebunden sind?

    Gibt es dazu eine Kennzeichnung kritischer Streckenabschnitte, in denen ein Überhol- bzw. Begegnungsverbot mehr als anderswo zum Tragen kommt?

18. Ab welchem Tiefgang sind das Jade-Fahrwasser benutzende Fahrzeuge z. B. bei Normal-Niedrigwasser trassengebunden?

19. Welche Vorkehrungen sind getroffen, um frühzeitig zu verhindern, dass sich Schiffe in trassengebundenen Streckenabschnitten begegnen oder überholen?

20. Müssen große, trassengebundene Tanker aufgestoppt werden, wenn ein kleineres, nicht lotsenpflichtiges Schiff mit mehr als sechs Meter Tiefgang während der Niedrigwasserphase in einem kritischen Streckenabschnitt des Jade-Fahrwassers auf die Benutzung der Trasse angewiesen ist?

21. Wie sind die kritischen Streckenabschnitte gekennzeichnet, in denen Überhol- bzw. Begegnungsverbote gelten?

22. Wie lange dauert es, bis die Messung einer Mindertiefe im Jade-Fahrwasser die Verkehrszentrale Wilhelmshaven erreicht?

23. Auf welche Weise werden die von der bekannt gemachten Solltiefe abweichenden Mindertiefen durch die Verkehrszentrale Wilhelmshaven an die Schifffahrt übermittelt?

24. Unter welchen Umständen oder Voraussetzungen unterbleibt eine Übermittlung der von der Solltiefe abweichenden Mindertiefen an die betroffene Schifffahrt?

25. Wie sind die im Jade-Fahrwasser vorgehaltenen Trassenbreiten auf den Radarbildschirmen des nautischen Amtspersonals sowie auf denen der Lotsenberatung kenntlich gemacht?

    a) Welche Trassenbreite steht laut Radarbildschirmen für trassengebundene Schiffe zur Verfügung?

    b) In welchem Ausmaß stimmt die Kennzeichnung der Trassenränder auf den Radarbildschirmen möglicherweise nicht mit den tatsächlich vorgehaltenen Sohlbreiten überein?

26. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass die öffentlich bekannt gemachten Solltiefen und -breiten des vertieften Jade-Fahrwassers tatsächlich vorgehalten werden?

27. Reicht die übliche Veröffentlichungspraxis von Unterschreitungen der bekannt gemachten Solltiefen und Sollbreiten des vertieften Fahrwassers (Trasse) sowie der Tiefenangaben in den Seitenstreifen des Fahrwassers aus, um Havarien auf Grund unzureichenden Informationstandes der Schiffsführungen ausschließen zu können?

28. Welche dringenden Verbesserungen sieht die Bundesregierung angesichts der Bedeutung Wilhelmshavens als Marinestandort und des insgesamt zunehmenden Schiffsverkehrs für die Fahrrinne des Jade-Fahrwassers vor?

29. Welche Kosten sind mit der geplanten Verlegung der Fahrrinne und Schaffung der wasserseitigen Zufahrts- und Liegebereiche des Jade-Weser-Ports verbunden, und wann werden die Maßnahmen gegebenenfalls durchgeführt?

30. Welche weiteren Eingriffe in den Wasserlauf der Jade sind im Zusammenhang mit dem Bau des Jade-Weser-Ports geplant, und welche Kosten sind damit jeweils verbunden?

31. Welche Bundesverkehrswegeprojekte sind für die Anbindung des Jade-Weser-Ports (Hinterlandanbindung) im Einzelnen geplant, zu welchen Terminen sollen diese fertiggestellt sein und welche Kosten sind damit jeweils verbunden?

Berlin, den 30. Januar 2007

Dr. Gregor Gysi, Oskar Lafontaine und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333